

¿POR QUE DESAPARECIO EL "BERGE ISTRÁ"?

Por

Hugo VERGARA Albornoz
Capitán de fragata Pr. (R)
Armada de Chile



PROBABLEMENTE reine la más profunda consternación en los medios marítimos de Londres, Oslo, Nueva York y Tokio por la pérdida del "Berge Istra".

En el severo escritorio central del Lloyd's de Londres, considerado el Vaticano de los seguros marítimos, hombres de rostros sombríos deben estar calculando los efectos de la más grande pérdida marítima de la historia de la marina mercante mundial. "Berge Istra", buque-tanque de bandera noruega, se perdió en los últimos días de diciembre de 1975 en las inmediaciones de las islas Filipinas.

Por las características de la nave, esta pérdida debe representar para los aseguradores un monto de 27 millones de dólares, cantidad digna de lamentar. Pero está ocurriendo algo peor, mucho peor. Lo que todos temen es que las negras previsiones de un escritor canadiense especialista en navegación, publicadas recientemente en un libro que se transformó en

best seller en Estados Unidos y Europa en los últimos meses del año pasado, sean total y fatalmente correctas.

"Yo bien se lo dije y ustedes todavía tuvieron suerte", podría estar diciendo el autor Noel Mostert, que en su "Super-ship" (Penguin Books Inc., USA.) acaba de advertir, con toda la vehemencia posible, que las mayores maravillas técnicas jamás creadas por la Ingeniería Naval, los supertanques mixtos, simplemente deberían ser prohibidos de navegar.

El secreto revelado por Noel Mostert es éste: "Los supergigantes del mar son frágiles". En esta oportunidad, el "Berge Istra" se fue al fondo llevando 188.000 toneladas de mineral de hierro, embarcadas en el puerto brasileño de Tubarao, al norte de Río de Janeiro. Pero, en la próxima oportunidad, si la carga es de 200, 300 ó 500 mil toneladas de petróleo bruto, el mundo asistirá a la plena confirmación de la más siniestra profecía de Noel Mostert. Una tragedia ecológica de dimensiones inimaginables afectará al océano, su flora y sus habitantes.

Será una supermancha de líquido viscoso que se desparramará lentamente en escala casi planetaria por centenas de millas cuadradas destruyendo peces, aves marinas, costas y playas por docenas de años, hasta que finalmente el mar consiga esconderla en su inmensidad.

Es una tragedia que puede ocurrir en cualquier momento y en cualquier punto a lo largo de las rutas de los superpetroleros, ya sea en las costas del Mediterráneo, en las sudamericanas, al través de Cape Town o en las neblinosas costas de Gran Bretaña.

Los ingleses ya tuvieron una experiencia en este sentido hace nueve años a raíz del accidente sufrido por el "Torrey Canyon", que derramó 100 mil toneladas de petróleo que ensuciaron las playas británicas, provocando la muerte de millares de pájaros marinos y arruinando la actividad de varios puertos pesqueros. La opinión pública inglesa quedó profundamente impresionada en ese entonces; multas de varios millones de dólares fueron la sanción a los armadores del "Torrey Canyon", de bandera liberiana. Fue entonces que los periodistas londinenses, audaces investigadores de lo que está detrás de la noticia, hicieron algunos descubrimientos chocantes. En primer lugar, que el capitán italiano de la nave accidentada era un hombre enfermo de tuberculosis, cuya actividad sin interrupción a bordo llevaba un año; segundo, que una vez tomada una decisión errada en el puente de gobierno de estos colosos, es imposible corregirla a tiempo. Estos modernos dinosaurios del mar no pueden ser detenidos o maniobrados en una situación de emergencia.

La alianza entre los dictámenes de la economía y el progreso de la tecnología, han generado un monstruo, y a raíz de esta alianza es que de repente surgieron en los mares las mayores máquinas móviles construidas por el hombre. Ellas pertenecen a un mundo futurista y multinacional en que se distinguen nombres poderosos como Exxon, Texaco, Shell, Onassis y Paul Getty. Son construidos en el Japón como en Noruega, Francia o Yugoslavia ("Berge Istra"). Navegan bajo las llamadas "banderas de conveniencia" que les permiten embarcar tripulaciones con salarios más bajos, escapando a las exigencias de los sindicatos marítimos

norteamericanos y europeos. Liberia y Panamá poseen las mayores flotas mercantes del mundo y casi ninguna fiscalización de las condiciones técnicas de las naves.

En la actualidad, calcúlase que operan en el mundo 3.500 buques petroleros, de los cuales 388 pertenecen a la categoría de super con 200.000 tons. o más, mientras que otros tantos de igual categoría están en construcción.

Después de la Segunda Guerra Mundial, el más grande petrolero tenía un deadweight de 18.000 toneladas. En la década del 50, ese tipo de naves era de 45.000 toneladas y ya se anunciaban proyectos de construcción de 100.000 toneladas, porque la simple lógica económica indicaba que era más barato transportar petróleo o hierro en gran cantidad de una sola vez, en lugar de gastar más tiempo y dinero en más viajes con menos cantidad de carga.

En los años 60, los periódicos comentaban con admiración el lanzamiento de superpetroleros de 150.000 toneladas y tales elogios fueron después extendidos a los de 170, 200 y 250 mil toneladas que venían surgiendo. Pero, en 1968, cuando el primero de una serie de seis super tanques de 326.000 tons. entró en operación en la ruta del Golfo Pérsico, ya la novedad se había agotado. Para los marinos también se agotó el léxico náutico para denominar estos fenómenos de la ingeniería naval, y atendiendo a sus dimensiones fuera de lo común pasaron a denominarlos con siglas derivadas del nombre de su categoría en inglés; VLCCs (Very Large Crude Carriers) para los de 200 mil toneladas o más y ULCCs (Ultra Large Crude Carriers) para los de más de 400 mil toneladas. El "Berge Istra" era una nave mixta como lo son casi todas las pertenecientes al primer tipo. Un O.B.O. (Ore bulk freight oil carrier) que transportaba petróleo para Brasil, y de allí mineral de hierro a Japón, una vez descargado el petróleo.

La economía obtenida por las compañías petrolíferas, al desplazar de una sola vez tales masas de crudo de los pozos del Golfo Pérsico para los mercados de Europa, Japón y las Américas es notable, y beneficia a los consumidores de gasolina de numerosos países.

El flete cobrado por los operadores independientes de los supertanques, también es notable. Se calcula que un viaje de estas naves deja una ganancia de 5 millones de dólares a sus armadores.

Tales naves son prodigios de tecnología, según se placen en indicar los constructores. Tripulados por 30 ó 40 personas a lo máximo, navegan automáticamente guiados por un satélite artificial, que en cualquier momento y lugar les determina la posición geográfica. Una vez en puerto, en los terminales marítimos, llenan o vacían sus estanques de petróleo en el mínimo tiempo de 24 ó 36 horas a lo sumo, sin casi ninguna intervención del hombre. Toda la operación es programada por computador que se encarga de reducir el tiempo empleado evitando las demoras por errores humanos de planificación.

Hasta ahí todo estaba muy bien, pero súbitamente la situación cambió y tomó un sombrero colorido. Accidentes frecuentes comenzaron a ocurrir y fue así como en el mes de agosto de 1974, el VLCC "Metula" sufrió un accidente en el Estrecho de Magallanes. Esta nave, cargada con 206.000 toneladas de crudo del Golfo Pérsico para Quintero, pertenecía a la Shell holandesa, y tuvo la triste distinción de ser el primer VLCC en vararse. Más de 50.000 toneladas de petróleo se perdieron en el mar, y gracias al inmenso operativo de rescate empleado, no hubo pérdida total del cargamento. La nave fue rescatada del banco de piedras que la aprisionaba, pero las heridas sufridas por el dinosaurio de fierro durante su permanencia en el incómodo lecho que lo inmovilizó durante dos meses, hicieron que su existencia terminase en un fondeadero de Angra dos Reis (Brasil) hasta donde fue remolcado.

La polución de las costas del Estrecho de Magallanes en su parte oriental alcanzó una extensión de más de 70 millas y si no fueron más graves las consecuencias, ello se debió a que las fuertes corrientes de marea de ese lugar, barrieron prácticamente la suciedad hacia el Océano Atlántico.

Cinco meses después el VLCC japonés "Showa Maru" encalló en el Estrecho de Malaca, cerca de Singapur, y derramó 4.000 toneladas de petróleo. Dos sema-

nos después le tocó el turno al VLCC griego "Michel Lemos" que derramó 500 toneladas de petróleo cerca de las islas Vírgenes.

Esta serie de desastres llamó la atención de los círculos marítimos y especialmente de las compañías aseguradoras de Londres. Se verificó que las pérdidas en el mar venían subiendo constantemente y que 1974 fue el peor año.

Una investigación más profunda reveló pormenores chocantes. Después que el superpetrolero "Arrow", de bandera liberiana, propiedad de Aristóteles Onassis, encalló en una bahía de Canadá, las autoridades marítimas descubrieron que casi ninguno de sus equipos electrónicos funcionaba. El radar había dejado de operar una hora antes del accidente; el ecosonda estaba fuera de servicio hacía dos meses; el girocompás tenía un error permanente de 3 grados oeste no corregido. El tercer oficial de puente en servicio a la hora del accidente, no tenía licencia de tal. Nadie de la tripulación sabía navegar, excepto el capitán, cuya competencia "no estaba fuera de duda".

La reacción a tales descubrimientos en el Lloyd's de Londres fue drástica. El costo de los seguros de los VLCCs fue violentamente alzado para cubrir la creciente posibilidad de desastres en el mar. Actualmente el seguro es considerado alto también por otra razón ajena al naufragio, ya que la tendencia a las explosiones en los casos de estanques vacíos, es un grave riesgo a que están expuestos estos buques.

Ya en 1969, el "Marpessa" de 206 mil toneladas perteneciente a la Shell, tuvo una explosión al través de la costa de Senegal. Era el mes de diciembre y en ese mismo mes otros dos supertanques habían sufrido igual cosa: el "Mactra" en el Canal de Mozambique, y el noruego "King Haakon" en la costa de Liberia.

Los peritos investigaron exhaustivamente para descubrir la causa de las explosiones. Como es sabido, todos los buques dedicados al transporte de petróleo tienen un alto grado de peligrosidad cuando sus estanques están vacíos, pues se forma dentro de ellos una atmósfera altamente inflamable que con cualquiera chispa o descarga eléctrica puede hacer explosión. Hasta ahora no se sabe cómo

evitar totalmente el peligro de explosión en esos casos y el procedimiento en uso es llenar de gas inerte los espacios vacíos, expulsando el oxígeno que alimentaría cualquier combustión.

Para un peligro conocido hay siempre un remedio, pero infelizmente la lista de incertezas que amenazan un supertanque, incluye vicios de diseños y de construcción, irremediables. Fueron tal vez esos vicios que mataron la tripulación del "Berge Istra" y son tales vicios los más violentamente denunciados por Noel Mostert en su libro "Supership".

"Es preciso entender que el supertanque es construido como un "iceberg" o como un submarino, con su volumen gigantesco navegando casi sumergido cortando las aguas como un bloque de cemento". El supertanque no flota sobre las olas como un barco común de pequeño desplazamiento, subiendo hasta la cresta de las olas y bajando suavemente en el vacío hasta la próxima; por el contrario, el supertanque las golpea violentamente y destruye cualquier mal tiempo con el peso de su estructura y su enorme área de flotación.

El calado de estos gigantes varía entre 20 y 30 metros, por lo que no todas las aguas de la plataforma submarina les son navegables y como dice Mostert: "Los supertanques entran en aguas de poco fondo con gran riesgo, simplemente por causa de su calado; totalmente llenos no pueden entrar en el Mar Báltico y necesitan ser conducidos con extremo cuidado en algunas navegaciones más frecuentemente usadas, como en el Mar del Norte, Estrecho de Malaca y Estrecho de Dover. La poca profundidad de esas y otras vías marítimas siempre fue un riesgo para los marinos, pero nunca de modo tan peligroso como para un capitán de un VLCC que descubre que los mapas usados a lo largo de décadas y en algunos casos de siglos, ya no le merecen más confianza".

En las cartas actuales, hechas para navegar por buques normales, las particularidades del fondo no siempre son notables simplemente porque no tienen ninguna importancia. Por ejemplo, una sonda de 20 metros para un buque que cala 10, que es lo más común, no le provoca ninguna preocupación a su capitán, pero

sí que lo es cuando se trata de un VLCC. "Técnicamente el problema del VLCC es que debe ser tratado al mismo tiempo como submarino y como nave de superficie", dice Mostert.

En muchas áreas cerca de costa, los supertanques navegan con un resguardo de 2 ó 3 pies bajo la quilla. El peligro de tocar fondo en la más modesta saliente del piso submarino es aumentado por el hecho de que la velocidad y el poco fondo tienden a sentar la nave aumentando de 6 a 8 pies el asiento, además que la maniobrabilidad o gobierno es afectada en forma negativa. Como dice Mostert: "Cuando el agua bajo la quilla es apenas de un metro la nave no responde más a la maniobra", esto refiriéndose a los VLCCs, y hace una advertencia notable que se podría aplicar a la desgracia ocurrida al "Berge Istra".

"Tocar fondo arenoso en el Estrecho de Dover no es tan peligroso como lo es en el Estrecho de las Molucas donde es fondo rocoso. En una ocasión, dos VLCCs japoneses, en el espacio de una semana sufrieron averías inexplicables en el fondo de ese estrecho cuando suponían que tenían resguardo suficiente bajo la quilla. Y el día 12 de marzo de 1973, el VLCC italiano "Igara" del tipo OBO (mineralero|petrolero), tocó fondo en una roca sumergida que no figuraba en la carta del Mar del Sur de la China, cerca de Singapur. El buque no tenía un año de construcción y estaba navegando con cartas de por lo menos 65 años atrás".

No es aventurado suponer que el "Berge Istra" lamentablemente haya sido víctima de una saliente rocosa del fondo y que sus doblefondos hayan estallado, ya que los dos sobrevivientes rescatados después de 20 días de estar aferrados a una balsa inflable, dicen haber sentido tres explosiones antes de que la nave se perdiera en breves minutos.

En cuanto a la maniobrabilidad del VLCC hay que hacer notar que se precisa de un amplio espacio para parar su inercia gigantesca y las anclas sólo sirven cuando la nave está totalmente en reposo. Su uso con cualquier pequeña viada significa reventar las cadenas en el arraigado del pañol de cadenas, pues el compresor del cabrestante es incapaz de frenar la velocidad del ancla que tiene un

peso de 10 toneladas como mínimo. Actualmente, especialistas estudian el uso de paracaídas submarinos para frenar el avance de los VLCCs cuando sea necesario pararlos.

Es justamente este punto sobre el cual insiste Mostert. La evolución tecnológica de los supertanques fue tan violenta que no hubo tiempo para estudiar minuciosamente su comportamiento en el mar y la forma cómo las leyes físicas actúan sobre estas estructuras nunca antes construidas. Las precauciones hasta ahora adoptadas no garantizan la seguridad de estos frá-giles gigantes.

Visitar la sala de máquinas de uno de estos VLCCs es para quedar maravillado de la claridad, orden, limpieza y fuerza que en ellas reina. El oficial encargado del cuarto de guardia correspondiente, pulcramente vestido, sin la más leve mancha de aceite, observa en la sala de control todos los registros que le están dando todas las informaciones de cada equipo en trabajo. Su tarea es fácil y tal es así que a las 17.00 horas de cada día, se sella la entrada a este departamento, y sólo se vigila auditivamente desde la cabina de descanso su funcionamiento. Sistemas de alarmas velan durante estas horas. Pero, como diría Mostert, la eterna contradicción de la técnica del VLCC, todo depende de la única caldera de este monstruo que genera una fuerza de 28.000 caballos de fuerza, para hacer rotar la única hélice propulsora.

Cuando la caldera sufre alguna falla como fue lo ocurrido con el VLCC "Man-

gelia" de la Shell inglesa, en los primeros meses del año 1974, la nave que se encontraba navegando 12 millas al noroeste de Cabo Pilar, alrededor de las 21.00 horas, como efecto inmediato quedó sin propulsión. El sistema eléctrico general de la nave quedó nulo y por consecuencia todos los equipos que recibían alimentación, sólo se escuchaba el ulular de las sirenas de alarma y el golpear de las puertas de los diferentes pasillos, que al perder fuerza los electroimanes que las sujetaban, se liberaban. Todo lo placentero de las horas anteriores terminó y la nave se transformó, pasando al estado de emergencia.

En casos como éstos, al capitán de un VLCC, después de pasar las informaciones correspondientes a sus armadores y autoridades locales, no le resta más que rezar por una pronta solución de la falla que afecta a su nave, pues cualquiera ayuda exterior que le llegue debe ser del orden de una fuerza equivalente a 20.000 caballos de la nave auxiliadora.

Noel Mostert, autor del libro "Super-ship", es un periodista nacido y educado en Africa del Sur. Comenzó su carrera escribiendo sobre navegación en el "Cape Times", periódico local. En 1947 emigró al Canadá prestando sus servicios en diferentes órganos de prensa. Es autor de numerosos artículos y cuentos publicados en periódicos de los Estados Unidos; actualmente es ciudadano canadiense y vive en Marruecos, frente al Mediterráneo, que él ve "cada día más poluído y deprimente".

